

2. týden 2026



AutoTablet.cz

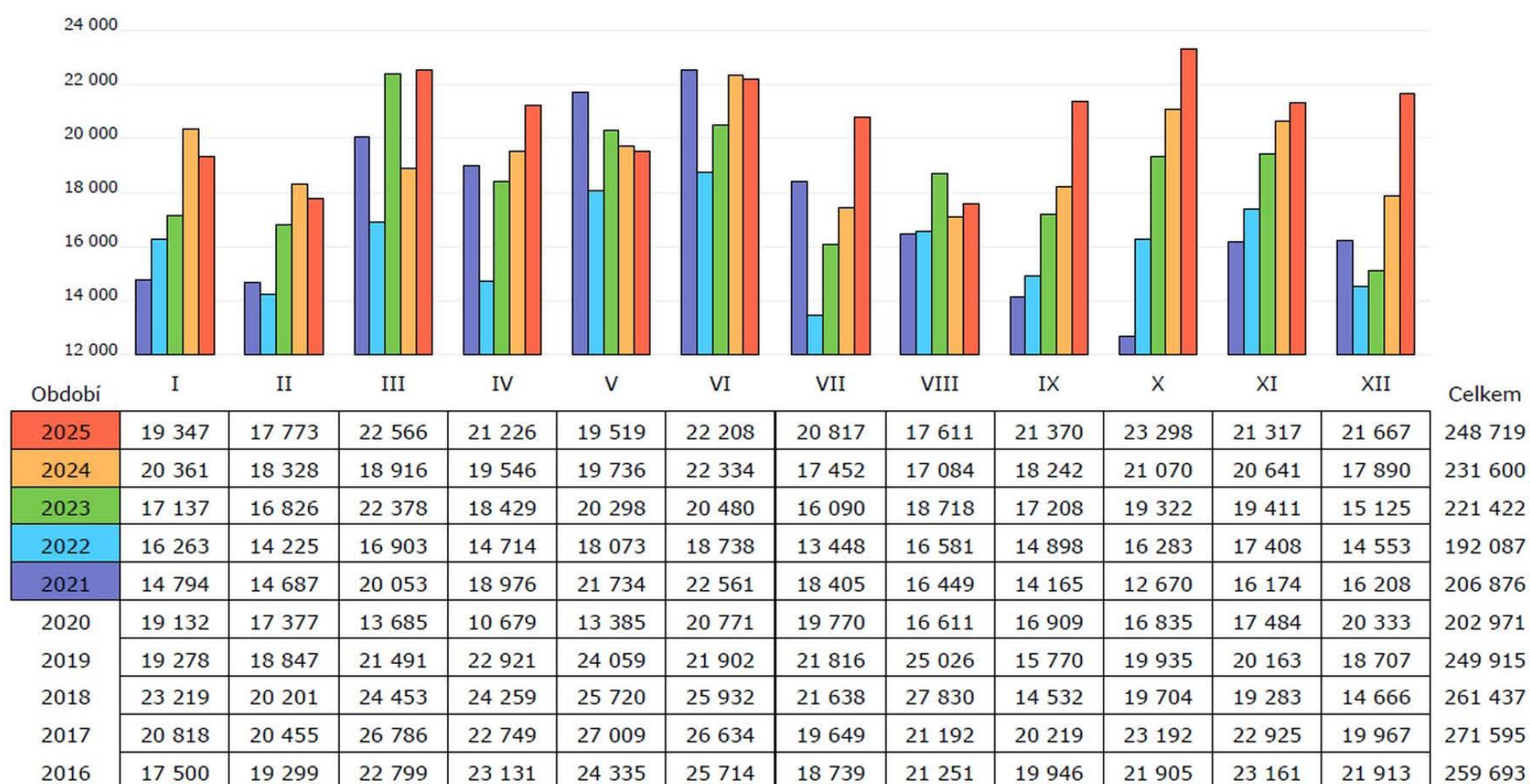
novinky z www.autoweek.cz



Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.

Celkové registrace nových osobních automobilů v ČR

Srovnání posledních let



Silný rok 2025 v prodeji osobních aut

Rok 2025 byl v prodeji nových osobních vozů úspěšný, celková čísla se v závěru roku přiblížila předcovidovým hodnotám. Registrace nových osobních automobilů v České republice v roce 2025 proti roku 2024 vzrostly o 7,39 % z 231 600 na 248 719 vozidel, což je o 7,4 % (17 119 vozů) víc než v roce 2024. V prosinci meziročně dokonce vzrostly o 21,11 % na nejvyšší hodnotu od roku 2016. Podíl firemních vozidel činí 74,4 %, soukromých 25,6 %.

Z hlediska paliva má největší podíl benzin s 67,64 % (168 235 vozů), na druhém místě je nafta s 19,76 % (49 158 vozů). Počet registrovaných čistě elektrických osobních aut narostl o 26,28 % na 13 806 vozů a jejich podíl vzrostl ze 4,7 % na 5,6 %. Průměrné emise CO₂ u nových osobních aut jsou 128 g/km, což je jedna z nejvyšších hodnot v celé EU. U motorů na naftu dokonce narostly na 162 g/km.

Podíl vozů s pohonem 4x4 je přes pokles podílu z 25,1 % v roce 2024 na loňských 23,7 % ve skutečnosti se jednalo o zvýšení z 58 132 vozidel v roce 2024 na 59 021 v roce 2025. I nadále je tento poměr v rámci EU zcela mimořádný.

Registrace dovážených ojetých osobních aut v roce 2025 meziročně vzrostly o 5,6 % na 148 312 vozidel. Jejich průměrné stáří je dlouhodobě 10,5 roku. Největší podíl mají vozy na benzin - 47,2 %, ovšem nafta vykazuje podstatně vyšší podíl 42,5 % než u nových, což dokládá, že zájem motoristů o turbodiesely neklesá, ale u nových je limitován klesající nabídkou. Čistě elektrické vozy tvořily 5,9 % (8750 vozidel).

Růst registrací nových osobních automobilů v roce 2025 byl tažen rekordními výsledky v září, říjnu a listopadu a prosinci. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2025 byl dosažen meziroční nárůst o 11,2 %. Je ale třeba připomenout specifickou situaci z konce loňského roku. Všechna vozidla s emisní normou Euro 6 EA totiž musela být registrována a přiřazena majiteli do 31. prosince 2025. Po tomto datu je již nelze registrovat, protože od 1. ledna 2026 pro registraci vozidel platí emisní norma Euro 6 e-bis. Importéři a prodejci proto museli vynaložit maximální úsilí, aby do konce roku doprodali skladové vozy s motory Euro 6 EA, což nepochybně významně ovlivnilo prodejní výsledky ve čtvrtém čtvrtletí roku 2025.

Novinky roku 2026 se značkou Škoda

Rok 2026 se pomalu rozjíždí a Škoda Auto do něj chystá dvě zásadní novinky s elektrickým pohonem, a to nejmenší a největší model. První velkou premiérou bude nová Škoda Epiq, malý městský



crossover postavený na platformě MEB Entry. Epiq bude dlouhý 4,1 m, bude mít objem zavazadlového prostoru 475 l a dojezd až 425 km. Vyrábět se bude spolu se příbuzným modelem Volkswagen ID. Cross ve španělské Pamploně. Věrnou podobu tohoto vozu ukázal showcar předvedený v Mnichově vpředvečer veletrhu IAA. Jen o málo později se připojí prostorné sedmimístné SUV na platformě VW MEB slibující dojezd přes 600 km. Jeho podobu naznačila studie Vision 7S, představená na jaře 2022. Elektrická alternativa k modelu Kodiaq bude mít délku přes 5 m s rozvorem náprav 3,1 m.

Modernizace pro vozy Dacia Sandero, Sandero Stepway a Jogger

Klíčové modely značky Dacia v modernizované podobě a s novými pohonnými jednotkami jsou už v prodeji. Nový hybridní pohon, který byl představen v modelu Bigster, je nyní k dispozici také pro Jogger a brzy bude dodáván také pro Sandero Stepway, které tak poprvé získá elektrifikovaný systém. Hybrid 155 kombinuje čtyřválec 1,8 l/80 kW (109 k), dva elektromotory (trakční o výkonu 37 kW/50 k a startér/generátor), akumulátor s kapacitou 1,4 kWh a automatickou převodovku. Největší výkon systému je 114 kW (155 k). Nový pohon Eco-G 120 s novým výkonnějším přeplňovaným tříválcem 1,2 l flex-fuel/88 kW (120 k) je první systém na LPG s automatickou převodovkou. K dispozici je pro Sandero, Sandero Stepway

i Jogger. Nový přeplňovaný tříválec 1,0 TCe 100/74 kW (100 k) je k dispozici pro Sandero. Sandero Stepway a Jogger zůstávají k dispozici i se zážehovým motorem TCe 110 a Sandero je nadále v prodeji také se zážehovým motorem SCe 65 jako nejlevnější vůz na trhu.



Další aktuality 2. týdne na www.autoweek.cz

**Nejúspěšnější rok v historii AAA Auto
Toyota Corolla pro rok 2026
Blíží se autosalonu v Bruselu**

více na
www.autoweek.cz

Auto roku 2026 v ČR je ve finále

Porota ankety Auto roku 2026 v České republice absolvovala v okolí hotelu Dvůr Čertousy za mrazivých podmínek testy pětice finalistů. Vyhlášovatel ankety Auto roku 2026 v České republice Svaz dovozců automobilů poskytl porotcům podmínky pro detailní seznámení se s vozy, které na základě prvního kola hlasování postoupily do finále. Porotci posléze o vítězi rozhodnou ve druhém kole hlasování. Nově při volbě mají ještě víc zohlednit specifika českého trhu a priority českých zákazníků. Vítěz bude slavnostně vyhlášen 10. února 2026.



Finalisté ankety Auto roku 2026 v České republice (v abecedním pořadí):

Audi A6

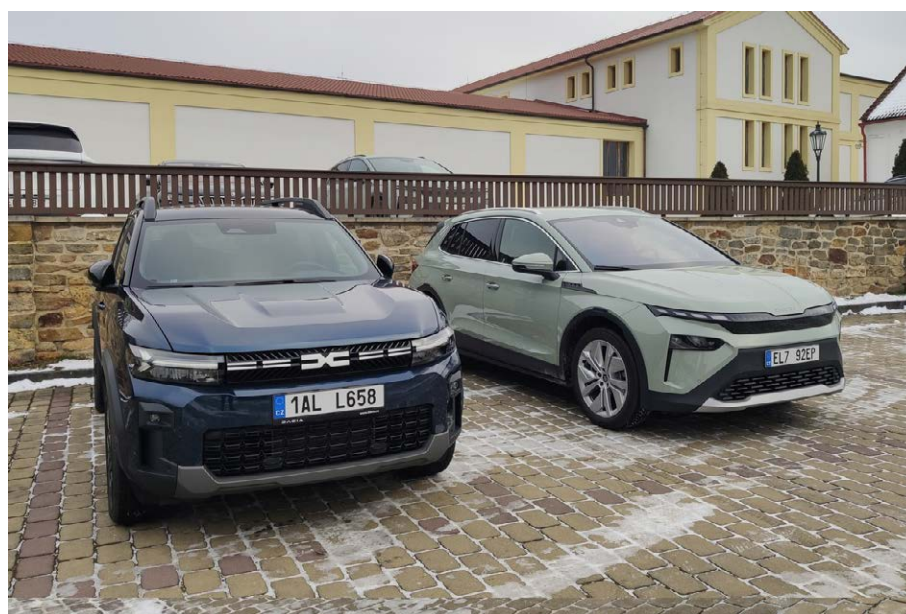
Jde v podstatě o dva vozy - A6 Limuzína a kombi Avant s mild-hybridním pohonem, vč. vznětového motoru, nebo plug-in hybridním pohonem s cenami od 1 704 900 Kč (délka 4999 mm, výkony 150 až 270 kW, pohotovostní hmotnost 1845 - 2240 kg) resp. A6 e-tron Sportback a kombi Avant s cenami od 1 714 900 Kč (délka 4928 mm, výkony 210 - 370 kW, pohotovostní hmotnost 2175 - 2410 kg)

BMW iX3

Elektricky poháněné SUV dlouhé 4782 mm s cenou od 1 725 100 Kč má výkon 345 kW a pohotovostní hmotnost 2360 kg.

Dacia Bigster

SUV dlouhé 4570 mm s cenou od 556 900 Kč se nabízí ve verzích s mild-hybridním, hybridním nebo unikátním hybridním pohonem v kombinaci s LPG (výkony 103 - 116 kW a pohotovostní hmotností 1350 - 1583 kg).



Mercedes-Benz CLA

Sedan dlouhý 4723 mm příp. kombi s elektrickým (EQ) nebo mild-hybridním pohonem s cenou od 1 118 040 Kč (hybrid) resp. od 1 189 430 Kč (EQ). Výkony 100 až 140 kW + 22 kW (hybrid) resp. 165 až 260 kW (EQ). Pohotovostní hmotnost 1695 - 2155 kg.

Škoda Elroq

Elektricky poháněné SUV dlouhé 4480 mm s cenou od 799 000 Kč. Výkony 125 – 250 kW a pohotovostní hmotnost 1949 - 2343 kg.



Modernizovaný Peugeot 408

Peugeot 408, uvedený na trh na konci roku 2022, se snaží oslovit ty, kteří se chtějí odlišit od přívalu hromotluckých SUV. Na autosalonu v Bruselu se představil v modernizované podobě. S karoserií fastback nabízí dostatek prostoru pro cestující na zadních sedadlech díky rozvoru 2790 mm. Peugeot jej modernizací radikálně nemění, jen mu přidává víc osobnosti s přepracovanou maskou chladiče a výrazným světelným podpisem. Peugeot 408 je jedním z mála vozů na trhu dostupných se třemi různými pohonnými jednotkami. Základní verze je vybavena hybridním pohonem s výkonem 107 kW (145 k). U plug-in hybridní verze se výkon zvyšuje na 177 kW (240 k) a nyní poskytuje dojezd na elektřinu až 85 km v městském provozu. Nabídku doplňuje elektrický

pohon s akumulátorem o kapacitě 58,2 kWh pro dojezd až 456 km. Trakční elektromotor nabízí výkon 157 kW (213 k). Zavazadlový prostor má u hybridní verze objem 536 l, 468 l u plně elektrické verze a 415 l u plug-in hybridu.



Nová Astra ve světové premiéře v Bruselu

Generální ředitel automobilky Opel Florian Huettl spolu s viceprezidentkou pro marketing Rebeccou Reineremannovou na bruselském autosalonu představil modernizovanou Astru a kombi Astra Sports Tourer. Nejnovější verze má výraznější a modernější vzhled poprvé s trvale



podsvíceným logem v čelní masce. Nová Astra přináší do svého segmentu vysoce inovativní prvky jako jsou LED-matrix světlomety Intelli-Lux HD. Více než 50 000 LED elementů ve světlometech zajišťuje, že vozovka, dopravní značky, překážky i chodci jsou osvětleni s dosud nevídanou dokonalostí, a přitom světlomety neoslňují ostatní řidiče. Všechna sedadla jsou vyrobena ze 100% recyklovatelných materiálů a jsou i pohodlná. Už v základní verzi najdeme vysoce ergonomická přední sedadla Intelli-Seats. Další výhodou nové Astry je nabídka pohonných systémů - od vznětového motoru přes zážehový 48 V mild-hybrid, plug-in hybridní pohon až po čistě elektrickou verzi s dojezdem až 454 km.



Studie analyzuje kritický nedostatek materiálů pro elektromotory

Geopolitické závislosti, technologické zpoždění a rostoucí poptávka po materiálech se střetávají s ambiciózními cíli udržitelnosti. Katedra výrobního inženýrství komponent elektromobility PEM na RWTH Aachen zkoumala dostupnost nejdůležitějších materiálů používaných při výrobě elektromotorů. Studie s názvem „Klíčové materiály v elektromotoru: Kritické zdroje v kontextu technologického rozvoje a globálních závislostí“ hodnotí použití a potenciální nahraditelnost prvků vzácných zemin, mědi, elektrotechnické oceli, hliníku a polovodičových a izolačních materiálů.

„Zvažování kritičnosti je stále důležitější, protože rostoucí poptávku nelze plně kompenzovat navzdory enormnímu zvýšení efektivity při využívání materiálů a tento vývoj probíhá v prostředí geopolitického napětí a protekcionistických tendencí,” říká předseda PEM Achim Kampker.

Zejména oblasti prvků vzácných zemin se EU stala významně strategicky závislou na Číně. Ačkoli je na celém světě k dispozici dostatek zdrojů, podle analýzy technická složitost, vysoké investiční náklady a předpisy týkající se ochrany životního prostředí brání rozvoji alternativních dodavatelských řetězců.

„To vyžaduje masivní veřejné a soukromé investice, dlouhodobý politický závazek a realistické časové plánování,” říká Kampker. Transformace dodavatelských řetězců bude podle analýzy trvat deset až patnáct let.

Zatímco zásoby mědi, které jsou i pro elektromotory nezbytné, jsou dostatečné, vysoká spotřeba mědi v Evropě v jiných průmyslových odvětvích vyžaduje vývoj efektivních recyklačních strategií, aby se v budoucnu zajistilo vysoce kvalitní opětovné využití tohoto cenného materiálu.

Studie také odhaluje silné zaměření EU na Tchaj-wan, Jižní Koreu a Čínu v polovodičovém průmyslu, a to jak pro výrobu, tak pro distribuci, přičemž v Evropě se odehrává pouze 10 % celosvětové produkce čipů. Vzhledem k značnému nedostatku odborných znalostí Evropa v tomto odvětví technologicky zaostává za svými konkurenty o 10 let.

„Celkově vysoká závislost na asijských dodavatelských řetězcích představuje zvláštní riziko pro úspěch elektrifikace mobility v Evropě,” varuje Kampker.

Zamrzlý zámek už vás nerozhodí

Co dělat, když ráno narazíte na zamrzlý zámek u auta nebo vchodových dveří? Zapomeňte na lití horké vody a zoufalé lomcování madlem. Pro použití fénu obvykle není dostupný zdroj elektrické energie. Pokud si nechcete poškodit lak na autě nebo zámek na dveřích, vsadte na jemnou práci a speciální maziva. Vyzkoušejte víceúčelové mazivo, které poslouží nejen v akutních případech, ale využijete ho k průběžnému



promazávání a čištění všech typů zámků během celého roku. Mazivo Tokoz 3 v 1 umí zámek namazat, vyčistit i rozmrazit. Funguje na bázi ethanolové směsi s polárními a glycerinovými aditivy a lze ho použít do teploty až -30 °C. Aplikace je jednoduchá - roztok stačí nastříkat do otvoru zámku a nechat působit účinnou látku. Během několika sekund zámek odmrázíte nebo ho preventivně ošetříte.

Logistika s přidanou hodnotou

Skupina DSV rozšiřuje logistiku o služby, například přečerpávání olejů přímo u zákazníka. Schenker, který je součástí skupiny DSV, pro svého dlouholetého zákazníka AutoMax zajišťuje kromě dopravy olejů v IBC kontejnerech také jejich odborné přečerpávání přímo do zásobníků v servisech, kotelnách a teplárnách. Služba šetří čas i náklady, minimalizuje odpad a zjednodušuje zákaznický provoz. Logistický specialista na to využívá specializovaná mobilní čerpadla a vyškolené řidiče. Operace trvá zpravidla 1–3 hodiny. Dřív museli zákazníci objednávat oleje v sudech či IBC kontejnerech a následně řešit vlastní přečerpání nebo odběr přímo ze sudů/IBC. Outsourcing přečerpávání, respektive jeho delegování na logistického partnera, přináší úspory

času i nákladů a zjednodušení procesů v provozech. Klíčovou součástí řešení je udržitelný systém výměnných IBC obalů, v němž Schenker zajišťuje nejen dopravu a přečerpání, ale i zpětný svoz prázdných kontejnerů. Služba pokrývá nejčastěji motorové, převodové a hydraulické oleje s průměrnou frekvencí 80–90 přečerpání měsíčně.



Registrace 2025: čísla nelžou, ale také nevyprávějí celý příběh

Z analýzy Karla Beránka pro Automakers o pár příčinách nečekaného úspěchu.

Pro titulek komentáře jsem si vypůjčil nedávný citát někdejšího mého kolegy Miloše Čermáka, ve kterém v jiných souvislostech říká, že čísla nelžou, ale také nevyprávějí celý příběh. Právě to se hodí pro optimistické prosincové i loňské údaje o až nečekaně dobrých registracích osobních automobilů. Pokud by představovalo prosincových 21 667 registrovaných osobních aut a 2195 lehkých užitkových vozidel standardní prodej zákazníkům, pak bychom se mohli opravdu radovat. Je tu ale několik ale...

Prosincové a do jisté míry i celoroční údaje totiž pomohly vylepšit i dvě specifické okolnosti, a to nezbytné registrace vozidel s končící platností homologací a rekordní množství vozidel odregistrovaných díky jejich vývozu.

Do konce loňského roku bylo nezbytné prodat nebo alespoň na poslední chvíli dát „na čísla“ docela nezanedbatelné množství vozidel, která by od 1. 1. 2026 nebylo možné už registrovat, protože od 1. ledna 2026 platí druhá fáze emisní normy Euro 6e. Tak musela být všechna neprodaná a skladová vozidla, splňující požadavky jen starších verze normy EU6, honem registrována s tím, že se letos prodají sice nová, ale jako už „registrovaná“.

Loni bylo vyvezeno rekordních 75 013 osobních automobilů. Z nich asi moc

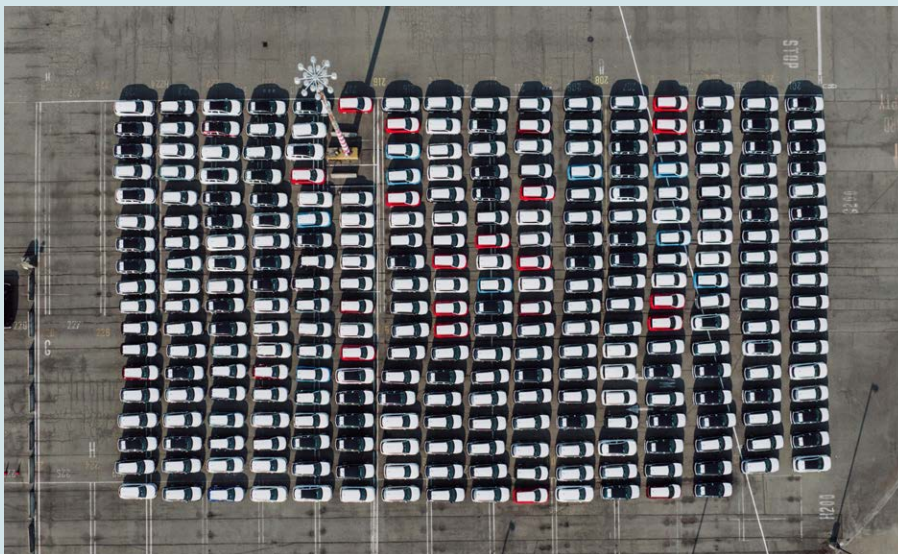
veteránů být nemohlo. Vyspělé Německo se potýká se „samoregistracemi“, jimiž jsou v poslední době dost významně přikrašlovány hodnoty „prodeje“ elektromobilů. No a Česko má v posledních letech své „odregistrace“, které způsobují svým způsobem podobný přikrašlující efekt.

Zajímavé jsou také údaje o změnách vozového parku. Za loňský rok bylo u nás registrováno 248 719 nových a 148 312 poprvé registrovaných dovezených ojetých osobních aut. To je dohromady 397 031 aut, o které se teoreticky rozmnožil český vozový park. Současně bylo vyřazeno 242 703 vozů, z nichž bylo

75 013 vyvezeno do zahraničí a 167 690 vozidel bylo určeno k likvidaci. Takže v registracích v položce + by mělo přibýt 154 328 vozů, ale ve stejné době vydaný přehled stavu vozového parku ČR udává skutečný přírůstek jen 81 515 aut - neméně za posledních šest let. Rozdíl je 72 813 vozů.

Predikce expertů pro rok 2026 jsou optimistické – prodej 250 000 až 260 000 nových osobních vozů. Přesto se dá očekávat spíš turbulentní rok. Prodat koncovým zákazníkům se bude muset nemálo loni registrovaných vozů, u kterých bude hlavním argumentem jejich cena.

Ano, čísla ukazují pokrok, ale už se moc neuvádí, že v konečném efektu je leccos trochu jinak. Čísla nelžou, ale také nevyprávějí celý příběh.



AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)

Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)

RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:

Ing. Tomáš Rybecký (t.rybecky@gmail.com)

Luděk Šipla

Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ

Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na

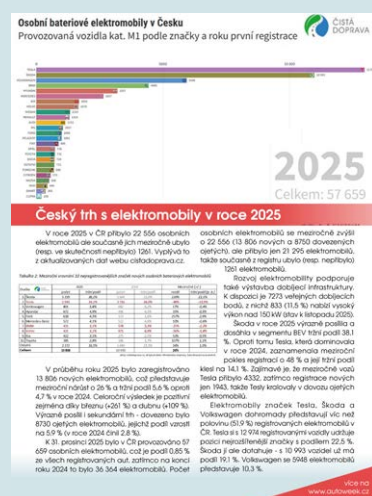
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

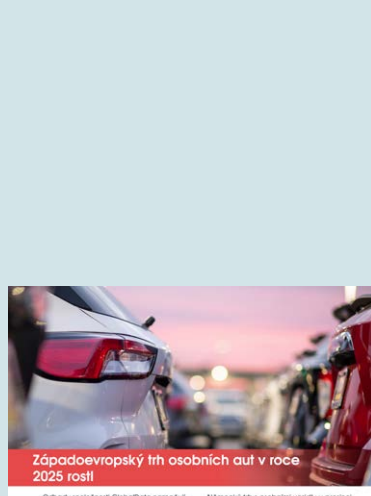
vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

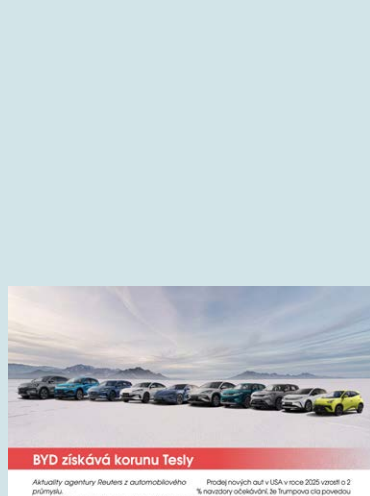
Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:



Český trh s elektromobily v roce 2025

[illegible]

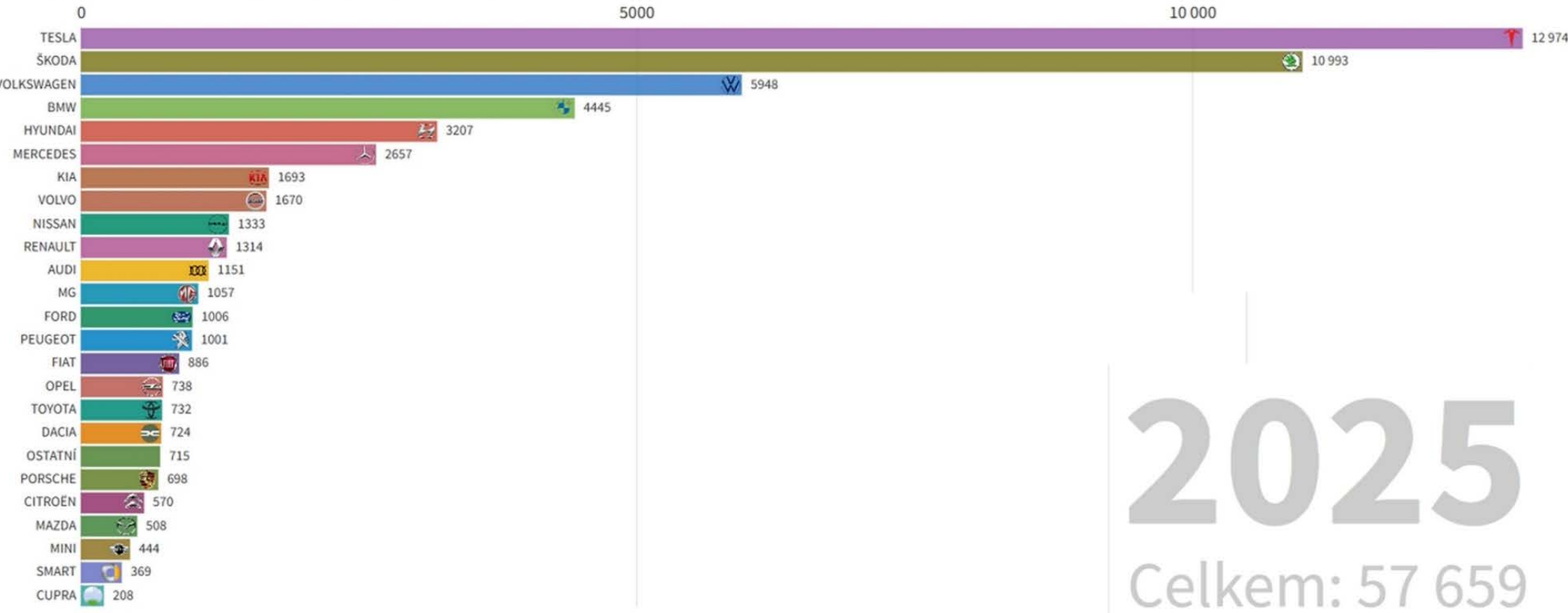
VW ID. Polo má největší displej v segmentu

[illegible]

Autonomní auta se vrací na veletrh CES

Západoevropský trh osobních aut v roce 2025 roste

BYD získává korunu Tesly



Český trh s elektromobily v roce 2025

V roce 2025 v ČR přibylo 22 556 osobních elektromobilů ale současně jich meziročně ubylo (resp. ve skutečnosti nepřibylo) 1261. Vyplývá to z aktualizovaných dat webu cistadoprava.cz.

osobních elektromobilů se meziročně zvýšil o 22 556 (13 806 nových a 8750 dovezených ojetých), ale přibylo jen 21 295 elektromobilů, takže současně z registru ubylo (resp. nepřibylo) 1261 elektromobilů.

Tabulka 2: Meziroční srovnání 10 nejregistrovanějších značek nových osobních bateriových elektromobilů

Značka	2025		2024		Meziročně (+/-)	
	počet	tržní podíl	počet	tržní podíl	rozdíl	tržní podíl (p. b.)
1. Škoda	5 259	38,1%	1 644	15,0%	220%	23,1%
2. Tesla	1 943	14,1%	3 716	34,0%	-48%	-19,9%
3. Volkswagen	801	5,8%	682	6,2%	17%	-0,4%
4. Hyundai	672	4,9%	496	4,5%	35%	0,3%
5. Ford	618	4,5%	173	1,6%	257%	2,9%
6. Mercedes-Benz	572	4,1%	522	4,8%	10%	-0,6%
7. BMW	431	3,1%	578	5,3%	-25%	-2,2%
8. Volvo	431	3,1%	971	8,9%	-56%	-5,8%
9. Kia	422	3,1%	275	2,5%	53%	0,5%
10. Toyota	385	2,8%	186	1,7%	107%	1,1%
Ostatní	2 272	16,5%	1 690	15,5%	34%	1,0%
Celkem	13 806		10 933		26%	

zdroj: cista.doprava.cz, zdrojová data: Ministerstvo dopravy, Svaz dovozců automobilů

V průběhu roku 2025 bylo zaregistrováno 13 806 nových elektromobilů, což představuje meziroční nárůst o 26 % a tržní podíl 5,6 % oproti 4,7 % v roce 2024. Celoroční výsledek je pozitivní zejména díky březnu (+261 %) a dubnu (+109 %). Výrazně posílil i sekundární trh - dovezeno bylo 8730 ojetých elektromobilů, jejichž podíl vzrostl na 5,9 % (v roce 2024 činil 2,8 %).

K 31. prosinci 2025 bylo v ČR provozováno 57 659 osobních elektromobilů, což je podíl 0,85 % ze všech registrovaných aut, zatímco na konci roku 2024 to bylo 36 364 elektromobilů. Počet

osobních elektromobilů se meziročně zvýšil o 22 556 (13 806 nových a 8750 dovezených ojetých), ale přibylo jen 21 295 elektromobilů, takže současně z registru ubylo (resp. nepřibylo) 1261 elektromobilů.

Rozvoj elektromobility podporuje také výstavba dobíjecí infrastruktury. K dispozici je 7273 veřejných dobíjecích bodů, z nichž 833 (11,5 %) nabízí vysoký výkon nad 150 kW (stav k listopadu 2025).

Škoda v roce 2025 výrazně posílila a dosáhla v segmentu BEV tržní podíl 38,1 %. Oproti tomu Tesla, která dominovala v roce 2024, zaznamenala meziroční pokles registrací o 48 % a její tržní podíl klesl na 14,1 %. Zajímavé je, že meziročně vozů Tesla přibylo 4332, zatímco registrace nových jen 1943, takže Tesly kralovaly v dovozu ojetých elektromobilů.

Elektromobily značek Tesla, Škoda a Volkswagen dohromady představují víc než polovinu (51,9 %) registrovaných elektromobilů v ČR. Tesla si s 12 974 registrovanými vozidly udržuje pozici nejrozšířenější značky s podílem 22,5 %. Škoda jí ale dotahuje - s 10 993 vozidel už má podíl 19,1 %. Volkswagen se 5948 elektromobilů představuje 10,3 %.



Západoevropský trh osobních aut v roce 2025 rostl

Odhady společnosti GlobalData naznačují, že prodej nových automobilů v západní Evropě v prosinci rostl šestý měsíc po sobě a za celý rok 2025 zaznamenal 2% růst.

Trh s osobními vozidly ve Velké Británii zakončil rok 2025 s prosincovým nárůstem prodeje o 3,9 % na 146 249 aut. V roce 2025 bylo registrováno 2,02 milionu vozů (meziročně +3,5 %), což je poprvé od roku 2019, kdy trh překročil hranici 2 milionů kusů.

Francouzský trh s osobními vozidly v prosinci meziročně klesl o 5,6 % na 172 927 vozů. Za celý rok 2025 bylo registrováno 1,63 milionu vozů, což je meziroční pokles o 5,0 %, protože slabá důvěra kupujících spolu se zvýšenými náklady na financování negativně ovlivňovaly poptávku.

Španělský trh s osobními vozidly v prosinci poprvé za 16 měsíců klesl, přičemž prodej meziročně klesl o 2,2 % na 103 012 vozů. Celoroční prodej osobních vozidel v roce 2025 dosáhl 1,15 milionu, což je o 12,9 % víc než v roce 2024. Růst byl poháněn různými faktory, včetně silnější poptávky soukromých a fleetových zákazníků, registrací elektromobilů podporovaných programem MOVES, jednorázové poptávky po výměně po bouři DANA ve Valencii, regionálních programů šrotování/obnovy a konkurenceschopných nových účastníků na trhu.

Německý trh s osobními vozidly v prosinci 2025 rostl šestý měsíc v řadě, přičemž registrace se meziročně zvýšily o 9,7 % na 246 439 vozů. Celoroční prodej v roce 2025 dosáhl 2,86 milionu kusů, což je meziroční nárůst o 1,4 %. Prodej elektromobilů vzrostl meziročně o 43 % a jejich podíl na celkovém prodeji dosáhl 19 %.

Italský trh s osobními vozidly v prosinci 2025 meziročně vzrostl o 2,2 %, přičemž prodej dosáhl celkem 108 075 vozů. Celoroční prodej skončil na 1,53 milionu vozidel, což je o 2,2 % méně než v roce 2024, jelikož slabé makroekonomické pozadí a utlumená poptávka negativně ovlivnily objemy, přičemž podpora se soustředila na konci roku prostřednictvím pobídek pro elektromobily.

V Nizozemsku se prosincový růst o 31,0 % odrazil na celoročním zvýšení registrací o 1,9 %. Mimořádně velký nárůst registrací v prosinci zaznamenali i v Belgii (+23,2 %), nicméně celoročně vykazuje pokles o 8,0 % - největší z celé západní Evropy. Naopak v Rakousku prosincový pokles registrací o 6,0 % neovlivnil vysoký meziroční růst o 11,5 % za celý rok. Unikátní prodejní výsledky byly dosaženy v Norsku s prosincovým meziročním růstem o 157,7 % a celoročním o 39,7 %.



VW ID. Polo má největší displej v segmentu

Volkswagen ID. Polo v interiéru spojuje digitální rozhraní s fyzickými ovládacími prvky s cílem snížit psychologickou bariéru zákazníků pro přijetí elektromobilů. Koncept interiéru odráží snahu VW rozšiřovat nabídku elektromobilů pro běžné zákazníky.

Navzdory malým vnějším rozměrům těží ID Polo z efektivního využití prostoru elektrické platformy MEB+. Otevření objednávek je plánováno na konec dubna.

Designový rámec Pure Positive se zaměřuje na horizontální architekturu přístrojové desky, která umísťuje 10,25" digitální přístrojový panel a 13" centrální dotykový displej infotainmentu do jedné vizuální osy, čímž se snižuje pohyb očí a kognitivní zátěž řidiče.

Volkswagen obnovil fyzické ovládací prvky pro klíčové funkce. Ovládání klimatizace a spínač výstražných světel jsou integrovány samostatně do pásu tlačítek. Multifunkční volant s jasně strukturovaným uspořádáním hmatových tlačítek namísto kapacitních ploch je kompletně přepracován. Otočný ovladač pro ovládání audiosystému se nachází mezi přihrádkou na smartphone a držáky nápojů. Umožňuje

upravovat hlasitost a přeskakovat skladby bez nutnosti ponořovat se do menu. Tyto změny přicházejí poté, co zákazníci kritizovali převahu dotykových obrazovek v elektromobilech VW. Volitelné „retro“ režimy zobrazení napodobují vzhled a dojem z přístrojové desky Golfu první generace.

Výběr materiálů s povrchy potaženými látkou jsou navrženy tak, aby se odlišily od sterility minimalistických interiérů elektromobilů. Je také poselstvím udržitelnosti - látky sedadel, obložení dveří, stropní čalounění a koberce jsou vyrobeny ze 100% recyklovaných PET materiálů, zatímco vyšší výbavy obsahují textilie vyrobené z příze Seaqual, získané z recyklovaných oceánských plastů. Dekorativní prvky pod větracími otvory využívají nově vyvinuté recyklované kompozity.

Volkswagen usilovně pracoval na snížení ceny nového ID. Pola. Rozsah skupiny VW umožňuje používat stejné komponenty ve vozech různých značek a i do ekonomických modelů zavádět prémiové prvky z modelů vyšší třídy. Tato strategie je patrná i v ID. Polo, kde příplatková výbava i elektricky nastavitelná sedadla s masážními funkcemi.



BYD získává korunu Tesly

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Jisté pro tento rok je, že mimo americký trh budou tradiční automobilky čelit rostoucí konkurenci čínských rivalů v Číně, Evropě a na rozvíjejících se trzích. Tradiční automobilky vědí, že jsou v defenzivě, ale usilují o návrat do hry s novými, dostupnějšími elektromobily.

Špatný rok 2025 pro Teslu, zejména v Evropě, způsobil, že ztrácí titul největšího světového výrobce elektromobilů ve prospěch čínského BYD. Dokládá to rychlost změn v odvětví, které se po většinu minulého století pohybovalo jen malými krůčky. Pod vedením Elona Muska se Tesla během posledního desetiletí z ničeho nic stala globálním lídrem v oblasti elektromobilů. Společnost však od uvedení Modelu Y v roce 2020 neuvedla na trh nový model pro masový trh a její prodej v roce 2025 klesl o 9 %.

Mezitím se BYD v posledních šesti letech z ničeho nic objevilo a v roce 2024 se stalo 7. největším výrobcem automobilů na světě. Navzdory nejslabšímu růstu prodeje v Číně za pět let vzrostl prodej plně elektrických vozů BYD v roce 2025 o 28 % a společnost je uprostřed agresivní expanze do zahraničí, která má podpořit její budoucí růst. Přinejmenším v krátkodobém horizontu se nezdá, že by se někdo jiný blížil nově získanému titulu BYD.

Prodej nových aut v USA v roce 2025 vzrostl o 2 % navzdory očekávání, že Trumpova cla povedou k vyšším cenám a propadu automobilového průmyslu. Automobilky se však zdráhaly zvyšovat ceny a prozatím se rozhodly dodatečné náklady vzít na sebe. Zrušení daňových odpisů na elektromobily ve výši 7500 USD (155 000 Kč) kupující dovedlo k prodejcům, aby si nové vozy pořídili dřív, než se zvýší ceny. Analytici varují, že udržení tohoto růstu v roce 2026 může být obtížné. Cenová dostupnost zůstává velkým problémem, protože průměrná prodejní cena nového vozu v prosinci dosáhla ohromujících 47 104 USD (973 000 Kč).

Zatímco prodej elektromobilů v některých částech Evropy čelí potížím, Norsko se při financování úplného přechodu k elektromobilitě spoléhá na své ropné bohatství. Plně elektricky poháněné vozy tvořily loni v Norsku 96 % prodeje nových automobilů oproti 89 % v roce 2024. Norsko v říjnu oznámilo, že od 1. ledna 2026 zvýší daň z přidané hodnoty na vozidlo až na 100 000 Kč, což vyvolalo mezi kupujícími a automobilkami spěch, aby se stihl konec roku 2025. Norsko bylo pro Teslu jediným světovým bodem v Evropě, protože zde zůstala nejprodávanější značkou již pátý rok po sobě.



Autonomní auta se vrací na veletrh CES

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Po několika těžkých letech pro odvětví autonomních vozidel se samořiditelná auta u investorů vracejí do módy, a proto jsou opět populární i na letošním veletrhu CES v Las Vegas. Velký humbuk ke konci minulého desetiletí, že plně autonomní auta jsou už za rohem, přilákal desítky miliard dolarů do startupů zaměřených na samořiditelná vozidla. Vývoj automobilů, které by se mohly vyrovnat reakcím lidských řidičů, se však ukázal jako mnohem nákladnější a časově náročnější, než se očekávalo, a někteří velcí výrobci automobilů výrobu svých autonomních vozidel ukončili.

Tentokrát se investoři vracejí a sázejí na to, že umělá inteligence oživí odvětví sužované pomalým pokrokem, vysokými náklady, bezpečnostními incidenty a regulační kontrolou. Zatímco výrobci automobilů na americkém trhu brzdí plány s elektromobily, řada dodavatelů a startupů na veletrhu CES předvedla nejnovější hardware a software pro autonomní vozidla.

Mercedes-Benz letos uvede na trh nový pokročilý systém podpory řidiče, který umožní autonomní řízení v ulicích amerických měst pod dohledem řidiče, a společnosti Kodiak AI navázala partnerství se společností Bosch pro zvýšení výroby hardwaru a senzorů pro autonomní nákladní vozidla.

Honda prodlouží zastavení výroby ve třech automobilkách v Číně o dva týdny kvůli nedostatku polovodičů.

Společnost Rivian oznámila, že dodávky elektromobilů v roce 2025 klesly víc, než se očekávalo.

Společnost Sony Honda Mobility na veletrhu CES představila prototyp elektromobilu a generální ředitel Yasuhide Mizuno uvedl, že společný podnik společností Sony a Honda si klade za cíl dodat americkým zákazníkům nový model založený na prototypu Afeela již v roce 2028.

Hyundai plánuje od roku 2028 nasadit humanoidní roboty ve svém americkém výrobním závodě v Georgii, což bude krok k automatizaci rizikovějších a opakujících se výrobních úkolů.